EL MITO

61

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

212 Export: sencillas con mucha garra

Ludovico Scarfiotti: el rey de la montaña

F1 1996: tres veces reina con Schumacher

333 SP: 1994, vuelve el "botecito"

9 789504 900351 10961 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 61

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

156/85, cerca de la victoria

1985: Alboreto llega segundo en el Mundial ganado por Alain Prost.

Alboreto con la 156/85 corriendo en el GP de Europa. Sobre la trompa del auto el 27, un número que será mítico el canadiense Gilles Villeneuve.

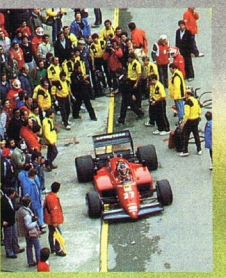
La 156/85 representó la respuesta de la Ferrari al exceso de poder de los McLaren-Porsche en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1984. La monoplaza derivó directamente de la serie 126 C, protagonista desde el final de 1980 hasta 1984. La arquitectura del motor turbo seis cilindros de 1500 cm³ es la misma que en los autos anteriores.

LA 156/85 DERIVA DE LA 126 DE VILLENEUVE

Existía esa continuidad, a pesar de la adopción de un nuevo nombre, con el número "15" que indicó la cilindrada y sustituyó el "12" de los 120° que identificaban el ángulo entre bancadas del motor.

La 156/85 fue el fruto del trabajo de un vasto equipo técnico, conducido por Harvey Postlethwaite.

Alboreto sale de una parada en los boxes del Gran Premio de San Marino 1985. Ese año, en Imola, Alboreto marcará la vuelta más rápida en carrera.



LA NOVEDAD MAS IMPORTANTE ES EL GRAN USO DE ELECTRONICA

Se trata de la primera Ferrari diseñada con el uso masivo de la electrónica, que permitió, en muy poco tiempo, la definición exacta de muchísimos detalles. El auxilio de un programa facilitado por la Aermacchi permitió optimizar las formas del vehícu-

lo. De la misma manera, gracias al uso de la computadora, se pudieron calcular, con la máxima precisión, las dimensiones y los pesos del cigüeñal, así como de todos los demás componentes.

FIBRA DE CARBONO Y KEVLAR, MONOCASCO EN NIDO DE ABEJA

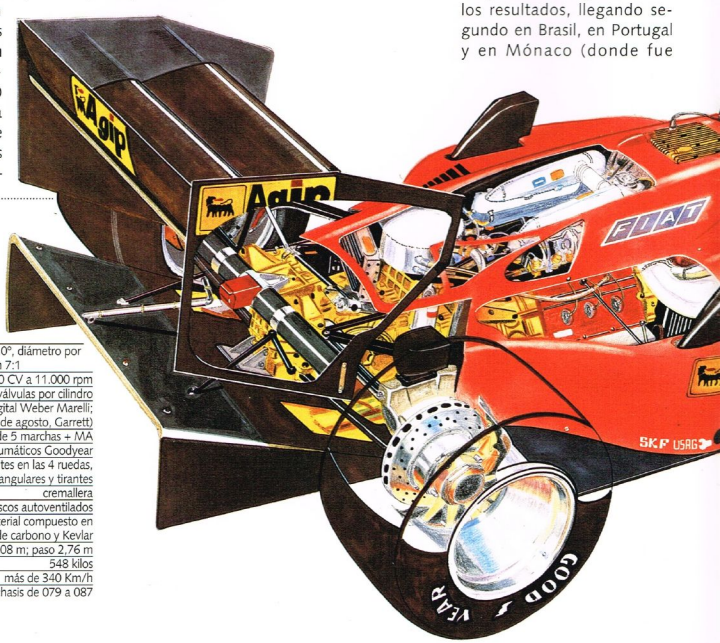
El monocasco de la 156/85 fue realizado en material compuesto en nido de abeja, utilizando fibras de carbono y Kevlar, según las indicaciones de la técnica constructiva más avanzada de la época. El equipo de proyectistas dedicó mucha atención a los problemas de la aerodinámica, un punto débil de la 126 C4 de 1984. Entre las novedades de mayor relieve, hay que señalar el corrimiento de las dos turbinas al exterior de las bancadas del motor, con la adopción de dos válvulas de sobrepresión (también llamadas wastegate) en lugar de una (en la serie de las 126 C, las dos turbinas estaban ubicadas en el interior de las bancadas del motor y equipadas con una sola válvula wastegate). Esta solución permitió bajar el baricentro del vehículo y, al mismo tiempo, diseñar un capot más bajo, que permitía el pasaje de aire con menor incidencia de flujos parásitos hacia el alerón trasero.

Los pontones de la 156/85, que hospedaban los radiadores y los cambiadores de calor ubicados verticalmente, fueron modelados para permitir que el aire se dirigiese hacia el alerón y el tobogán traseros. De esta manera, se aumentó la adherencia sin incrementar la resistencia al avance. El motor de la 156/85 daba unos 780 CV en configuración de carrera. En las clasificaciones, la presión más elevada de las turbinas permitía superar los 950 CV. A partir del GP de Austria, la Ferrari decidió sustituir las turbinas alemanas KKK por las americanas Garrett.

UNA TEMPORADA AL ATAQUE PERO SIN SUERTE

La carrera de la 156/85 fue gloriosa, pero no del todo afortunada. La monoplaza le permitió a Michele Alboreto ubicarse segundo en el Campeonato Mundial 1985, pero la temporada dejó un sabor amargo al piloto de Milán.

Al comienzo del campeonato, la monoplaza se portó bien, mostrándose competitiva con respecto a sus rivales, comenzando por los McLaren-Porsche de Alain Prost y del campeón del mundo saliente Niki Lauda. Alboreto le apostó a la regularidad de los resultados, llegando segundo en Brasil, en Portugal y en Mónaco (donde fue



El corte de la 156/85 muestra una aerodinámica muy refinada.

FICHA TECNICA

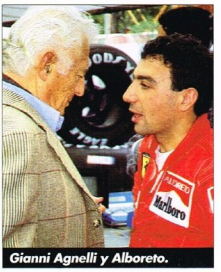
Motor:	central longitudinal, 6 cilindros en V a 120°, diámetro por carrera 81 x 48,4 mm, 1496,43 cm³, compresión 7:1
Potencia:	780/950 CV a 11.000 rpm
Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli; sobrealimentación por dos turbinas KKK (desde agosto, Garrett)
Tracción:	trasera, caja transversal de 5 marchas + MA
Llantas:	de 13 pulgadas; neumáticos Goodyear
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas, con brazos triangulares y tirantes
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de material compuesto en nido de abeja con fibra de carbono y Kevlar
Dimensiones:	4,29/2,13/1,08 m; paso 2,76 m
Peso:	548 kilos
Performance:	más de 340 Km/h
Unidades producidas:	9 en 1985; números de chasis de 079 a 087

LOS RESULTADOS DE LA 156/85

GP de Brasil:	2° Alboreto, 4° Arnoux
GP de Portugal:	2° Alboreto
GP de Mónaco:	2° Alboreto
GP de Canadá:	1° Alboreto, 2° Johansson
GP de EE. UU.:	2° Johansson, 3° Alboreto
GP de Inglaterra:	2° Alboreto
GP de Alemania:	1° Alboreto
GP de Austria:	3° Alboreto, 4° Johansson
GP de Holanda:	4° Alboreto
GP de Italia:	5° Johansson
GP de Sudáfrica:	4° Johansson
GP de Australia:	5° Johansson

Michele Alboreto y Stefan Johansson, su compañero de equipo en 1985, corriendo el Gran Premio de Austria.

protagonista de una prueba excepcional aunque desafortunada). El piloto de Ferrari ganó en Canadá, precediendo a Johansson, y obtuvo puntos valiosos en Detroit y en Inglaterra. La victoria obtenida delante de Prost en Alemania, en el nuevo Nürburgring, fue el punto más alto de la temporada para la Ferrari 156/85 y para Alboreto, protagonista de uno de los mejores triunfos de su brillante carrera. El tercer puesto en Austria y el cuarto en Holanda fueron el preludio de una interminable serie de retiros de Alboreto. Las razones del fracaso de la 156/85 se atribuyeron a la falta de confiabilidad del auto en la parte final del Campeonato, cuando las repetidas roturas del motor no le permitieron al piloto de Milán estar a la altura de los McLaren.



Gianni Agnelli y Alboreto.

LA BUSQUEDA DE MAS POTENCIA PERJUDICO AL MOTOR

La búsqueda de potencias cada vez mayores, que permitieran luchar contra el seis cilindros Porsche, volvió cada vez más frágil al motor italiano. La temporada de la 156/85 fue, de todos modos, notable, al punto que este auto es considerado una de las mejores Ferrari de Gran Premio de los años Ochenta y Noventa.

AERODINAMICA ESTUDIADA CON COMPUTADORA

La 156/85 se diferencia de las anteriores monoplazas del Cavallino por el uso generalizado de los sistemas informáticos en el diseño del vehículo. Un programa de dibujo por computadora, proveniente de la industria aeronáutica, permitió estudiar en detalle la forma del vehículo para alcanzar altos rendimientos aerodinámicos.

ASI LA RECUERDA ALBORETO

Michele Alboreto.

"El motor disponía de una excepcional potencia, aunque la soltaba de manera violenta y toda concentrada en los regímenes altos. El auto era una evolución de la 126 C4 de 1984. Creo haber disputado la mejor carrera en Mónaco, gracias a la óptima motricidad del vehículo y al par del motor. En las pistas veloces, el McLaren era superior gracias a una aerodinámica más evolucionada. Fuimos competitivos a comienzo de año, pero hacia el final nos faltó el desarrollo del auto y las turbinas demostraron no ser confiables."
Michele Alboreto

Michael Schumacher larga muy bien con su Ferrari en el Gran Premio de San Marino 1996, en el cual se clasificará segundo.

1996, la hora del rescate

Michael Schumacher, anterior campeón del mundo, tres veces lleva al Cavallino al escalón más alto del podio y es tercero en la clasificación final.

En 1996 la supremacía de los Williams-Renault fue evidente. Damon Hill se coronó campeón del mundo delante de su compañero de equipo Jacques Villeneuve. De todos modos, la Ferrari logró ubicarse en la segunda posición, detrás de Williams, en la clasificación de Constructores.

FERRARI ES SEGUNDA EN EL MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

Con tres victorias, Schumacher se ubicó tercero entre los pilotos, con Irvine décimo en la clasificación final. En el primer gran premio de la temporada, el de Australia en Melbourne, Hill superó a Villeneuve, que sufrió problemas de motor. Schumacher, antes de su retiro, fue el único que pudo mantener el ritmo del primero. Irvine, con la segunda Ferrari, llegó tercero. En el GP de Brasil en Interlagos, que se corrió con pista mojada, Hill precedió a Alesi, con Schumacher tercero a una vuelta del ganador. En Buenos Aires, en el GP de Argentina, Schumacher mantuvo el ritmo de Hill hasta que un objeto no identificado dañó el alerón de su Ferrari. Hill ganó delante de Villeneuve, Alesi, Barrichello e Irvine.

Eddie Irvine en la Argentina, en 1996.

En el Gran Premio de Europa, en Nürburgring, Villeneuve

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Australia, *10 de marzo*	*3° Irvine*
GP de Brasil, *31 de marzo*	*3° Schumacher*
GP de Argentina, *7 de abril*	*5° Irvine*
GP de Europa, *28 de abril*	*2° Schumacher*
GP de S. Marino, *5 de mayo*	*2° Schumacher, 4° Irvine*
GP de España, *2 de junio*	*1° Schumacher*
GP de Alemania, *28 de julio*	*4° Schumacher*
GP de Bélgica, *25 de agosto*	*1° Schumacher*
GP de Italia, *8 de septiembre*	*1° Schumacher*
GP de Portugal, *22 de septiembre*	*3° Schumacher, 5° Irvine*
GP de Japón, *13 de octubre*	*2° Schumacher*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Hill	Williams-Renault	97	8 (AUS, BR, RA, RSM, CND, F, A, J)
Villeneuve	Williams-Renault	78	4 (EU, GB, HU, P)
Schumacher	Ferrari	59	3 (E, B, I)
Alesi	Benetton-Renault	47	
Hakkinen	McLaren-Mercedes	31	
Berger	Benetton-Renault	21	
Coulthard	McLaren-Mercedes	18	
Barrichello	Jordan-Peugeot	14	
Panis	Ligier-Mugen Honda	13	1 (MC)
Irvine	Ferrari	11	
Brundle	Jordan-Peugeot	8	
Frentzen	Sauber-Ford	7	
Salo	Tyrrell-Yamaha	5	
Herbert	Sauber-Ford	4	
Diniz	Ligier-Mugen Honda	2	
Verstappen	Arrows-Hart	1	

1996: EL AÑO DE "LA VACA LOCA"

Política: *Bill Clinton es reelegido presidente de los EE.UU. En Italia, la izquierda llega al gobierno: la Coalición del Olivo, formada por ex comunistas, socialistas y ecologistas, gana las elecciones legislativas anticipadas, adjudicándose 284 diputados sobre 630 y 157 senadores sobre 315.*

Enfermedades: *En Inglaterra aparece el síndrome de "la vaca loca" (encefalopatía fungiforme bovina), y el temor de que pueda transmitirse al hombre pone en crisis a la ganadería europea.*

Deportes: *Juegos Olímpicos de Atlanta, EE.UU. Tercer mundial de motociclismo para Max Biaggi, en la categoría 250cm³.*

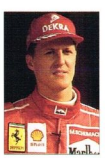
Cine: *Muere, en París, Marcello Mastroianni, el gran actor italiano.*

Schumacher en Hungría en 1996: deberá retirarse.

prevaleció por pocos metros sobre Schumacher al final de una hermosa batalla. En Imola, en el GP de San Marino, Schumacher terminó en el segundo lugar, detrás del ganador Hill. Con Berger tercero, Irvine se ubicó en la cuarta posición.

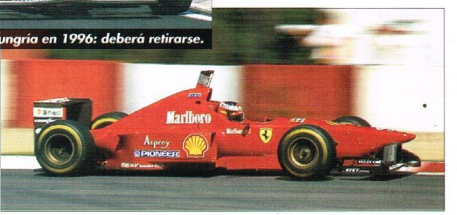
EN EL GP DE MONACO SCHUMACHER EN POLE POSITION

Schumacher, en pole position en el Gran Premio de Mónaco, chocó contra las barreras de protección en la primera vuelta de la carrera. Hill, al frente, debió abandonar por la rotura del motor. Luego, una suspensión traicionó a Alesi, que había heredado el comando del inglés. Así, sorpresivamente, ganó Panis con Ligier. En el GP de España, en Barcelona, sobre piso mojado, Schumacher realizó una gran hazaña, triunfando luego de haber superado a Alesi y Villeneuve, a pesar de un problema de encendido del motor.



Para Schumacher en 1996 hubo muchas llegadas en los lugares 2º, 3º y 4º.

En el GP de Canadá en Montreal, los Williams de Hill y Villeneuve impusieron su ley, cerrando en primer y segundo puestos, con Alesi tercero. Para las Ferrari, ambas retiradas, la jornada fue negativa. En la pole position en el Gran Premio de Francia de Magny Cours, Schumacher tuvo que retirarse por la rotura del motor en la vuelta de reconocimiento, mientras que Irvine no pudo recorrer más que cinco giros. Hill obtuvo otro éxito, venciendo a su compañero Villeneuve y a Alesi. Las dos Ferrari se retiraron también en el GP de Inglaterra en Silverstone, ganado por Villeneuve delante de Berger y Hakkinen. En Hockenheim, en el GP de Alemania, Berger perdió una victoria segura a dos vueltas del final, por la rotura del motor. Así, ganó Hill, delante de Alesi, Villeneuve y la Ferrari de Schumacher. En el GP de Hungría, en Budapest, Schumacher picó al frente desde la pole position. Pero el alemán fue superado por Villeneuve durante el primer abastecimiento, y luego tuvo que retirarse por el acelerador trabado. Sobre la meta, Villeneuve precedió a Hill y Alesi. Con otra excepcional performance, Schumacher ganó el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps. Pasando al frente después del abastecimiento, el alemán resistió los ataques de Villeneuve. En el GP de Italia en Monza, Schumacher volvió a ganar, ante más de cien mil hinchas de Ferrari.



Schumacher en el victorioso Gran Premio de Italia 1996.

FERRARI AL ATAQUE HASTA EL ULTIMO GRAN PREMIO

En Estoril, el GP de Portugal fue para Villeneuve. Schumacher llegó tercero, con Irvine en la quinta posición. El Campeonato se decidió en el GP de Japón en Suzuka. Con el triunfo, Hill conquistó su primer título. Schumacher se clasificó segundo.

Gianpiero Moretti corriendo su 333 SP team Momo, en el Campeonato IMSA.

333 SP: la conquista de América

1994: tras casi veinte años, el Cavallino vuelve a correr semioficialmente en carreras para autos de ruedas cubiertas. Este "botecito" obtiene la victoria en el campeonato norteamericano IMSA: su motor cuatro litros tiene 600 caballos y cinco válvulas por cilindro.

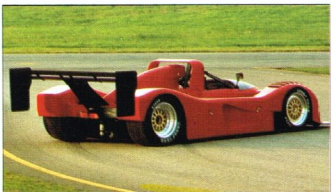
Todas las Ferrari están en el corazón de quien ama los grandes autos, pero las de carrera tienen algo más.

UN AUTO QUE BRINDA GRANDES EMOCIONES

Tienen una garra y un encanto diferentes, como es natural en vehículos realizados por una casa nacida para las competiciones y que nunca abandonó las pistas, ni siquiera en los momentos más difíciles. Por eso, frente a la 333 SP, los hinchas de Ferrari sienten las mismas gloriosas emociones del pasado.

LA GRAN EPOPEYA DE LAS FERRARI SPORT

La 333 SP tiene la fascinación de una de las grandes Ferrari históricas. Las Ferrari de competición "más Ferrari" son, sin duda, las de ruedas cubiertas: los "botecitos" de los años Cincuenta, las Sport de los años Sesenta, los Prototipos de los años Setenta. Luego, como vimos a lo largo de toda esta obra, la Casa de Maranello descuidó un poco estos autos: después de la epopeya de la 312 P (que en el curso de 1972 ganó ampliamente el Campeonato Mundial de Marcas), se decidió concentrar los esfuerzos en las monoplazas de Fórmula 1,



La Ferrari 333 SP fotografiada en la pista de pruebas de Maranello.

abandonando la categoría que había dado tantas satisfacciones en los primeros años de actividad. En los años siguientes nacieron algunas versiones de "competición" de autos como la BB 512 y la 308, pero eran modelos de serie transformados. La misma F40 Le Mans, espléndido auto preparado sobre la base de la Ferrari más formidable de los últimos años, sigue siendo un "híbrido": algo intermedio entre una Gran Turismo y una verdadera Sport.

OPORTUNIDADES PARA LOS EQUIPOS PRIVADOS EN EE. UU.

Luego, en 1993, vino el cambio de rumbo. En el marco del Campeonato IMSA se crea la categoría WSC (World Sport Car). Carrocería biplaza abierta, motor derivado de serie, fondo plano, poca electrónica y uso limitado de materiales especiales: éstas son las reglas establecidas para los World Sport Cars. En suma, el ideal para los equipos privados, que no cuentan con los recursos de las grandes casas para desarrollar proyectos específicos. Enseguida, muchos pilotos llenan Maranello con llamados telefónicos y fax, pidiendo que la Ferrari realice algo apto, como ocurría en los años Cincuenta y Sesenta.
Seguramente, el más insistente es Gianpiero Moretti, cuyo equipo Momo es una presencia habitual en las pistas norteamericanas. Su entusiasmo y el de otros apasionados es al fin premiado. La Ferrari decide regresar a su antiguo amor, los autos con ruedas cubiertas, y realiza un World Sport Car.

CUESTA 800.000 DOLARES, INCLUIDOS LOS REPUESTOS

Tony Southgate, el máximo experto de vehículos Sport en actividad a comienzos de los Noventa, recibe la tarea de proyectar un vehículo destinado sólo a los equipos privados (la Casa no presentará autos oficiales), pero con el compromiso semioficial de que Ferrari preparará los autos y prestará asistencia: su precio es de 800 mil dólares, incluyendo una nutrida serie de repuestos y un motor de repuesto. En unos pocos meses, la 333 SP toma forma definitiva.

La 333 SP corriendo con los colores del equipo italiano Momo.

La 333 SP tiene un imponente alerón trasero, indispensable en las pistas veloces.

IMPRESIONES DE QUIEN LA HIZO CORRER

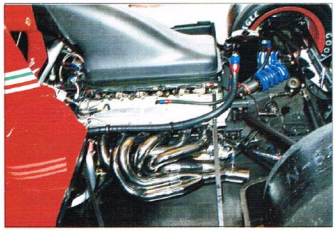
"Tiene un único defecto: los escapes silenciados. Al momento del arranque uno se queda ahí, esperando temeroso el grito lacerante del V12 de carrera y luego... nada. Mejor dicho, te envuelve un rugido poderoso (como es natural en un motor de cuatro litros), pero nada espectacular. Culpa de los reglamentos actuales, que imponen el uso de los silenciadores hasta en los autos de competición. Alguien debería realizar escapes libres, como es tradicional: ¡sería realmente divertido! Pero los silenciadores los llevan todas las 333 SP producidas y no hay nada que hacer: hay que aceptarlos. Para describir en pocas palabras el comportamiento de la 333 SP, diría que es un auto estable "tirando" mucho, pero inestable si al piloto le falta decisión. Un verdadero purasangre. De cualquier manera, hay que tener coraje para apretar a fondo el acelerador, aun en recta, porque el tren delantero se corre un metro por lado en cada irregularidad del asfalto: hay que mirar muy adelante, las trayectorias largas, evitando ver lo que está cerca de las ruedas. Con una regulación del tren delantero bastante suelta, sin embargo, la situación mejora mucho. Con las cubiertas calientes y un manejo "decidido", de cualquier manera, la 333 SP es perfecta: pocas otras Ferrari logran entregar sensaciones de este tipo."

Massimo Sordi

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 65°, cilindrada 3997 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia:	más de 600 CV a 11.000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis de material compuesto (sándwich de fibra de carbono con alma de aluminio), paneles de carrocería de compuesto con fibra de Nomex
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA secuencial
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Llantas:	de aleación liviana, neumáticos del. 215/50 ZR15, tras. 245/50 ZR 16
Paso:	2,74 metros
Peso:	860 kilos
Unidades producidas:	9
Números de chasis:	de 01 a 09/A

El corte muestra la refinada aerodinámica de la 333 SP.



El motor V12, arriba, con todo su poder: dispone de más de 600 caballos.

El volante está a la derecha, como es normal en una Sport.

El chasis está constituido por un monocasco portante de materiales compuestos, con una estructura en nido de abeja de aluminio cerrada entre dos hojas de fibra de carbono: prácticamente es la misma solución en uso en los autos de Fórmula 1 de Maranello, de las cuales la 333 hereda varias cosas. Por ejemplo, las suspensiones son cuadriláteros deformables, tanto delante como detrás, con "push rod" y balancines. El sistema de frenos es de la casa Brembo, con discos gigantes que encuentran su lugar detrás de las llantas de 17 pulgadas (los delanteros tienen la canaleta de 10", los traseros nada menos que 15").

LA CARROCERIA ES DE FIBRA DE CARBONO Y NOMEX

La carrocería, caracterizada por un diseño aerodinámico de gran eficacia y belleza, está formada por paneles de Nomex y fibra de carbono, fijados con un sistema de desenganche rápido para facilitar el acceso a los órganos mecánicos, en primer lugar al formidable motor. Por reglamento IMSA, la 333 SP lleva un motor derivado del de un auto de producción: en este caso se trata de la F50.

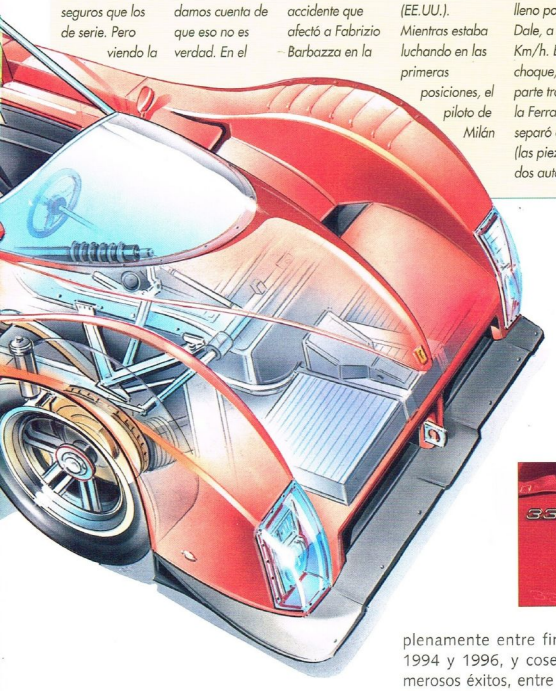
La analogía con el actual supercar de la gama Ferrari, en realidad, se limita al ángulo entre las bancadas, de 65°, porque lo demás en el 12 cilindros de 3997 centímetros cúbicos (como es tradición en Ferrari, el nombre del auto deriva de la cilindrada unitaria, de 333 centímetros cúbicos), con distribución biárbol a la cabeza y 5 válvulas de titanio por cilindro, deriva del motor montado en la Fórmula 1 de 1993.

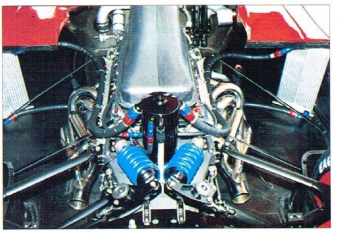
MAS DE 600 CABALLOS A 11.000 RPM

La potencia declarada es de más de 600 caballos a 11.000 vueltas por minuto, un régimen "de descanso", considerando que este motor, en versión F1, puede ser "exprimido" hasta las 16.000 vueltas por minuto. Para permitir la máxima velocidad en los cambios de marcha, se adoptó una

UN MONOCASCO A PRUEBA DE CHOQUES

Normalmente, los autos de competición están considerados mucho menos seguros que los de serie. Pero viendo la resistencia del monocasco, y en particular la de la célula del habitáculo, nos damos cuenta de que eso no es verdad. En el caso de la 333 SP, lo demostró más allá de cualquier duda el espantoso accidente que afectó a Fabrizio Barbazza en la carrera del Road Atlanta, el 30 de abril de 1995, en el circuito de Braselton (EE.UU.). Mientras estaba luchando en las primeras posiciones, el piloto de Milán se cruzó para evitar a otros autos detenidos en la pista y fue embestido de lleno por Jeremy Dale, a casi 240 Km/h. En el choque, toda la parte trasera de la Ferrari se separó del resto (las piezas de los dos autos quedaron desparramadas en un radio de 700 metros), mientras que Barbazza perdió el conocimiento: tenía los pulmones perforados por dos costillas quebradas, edema cerebral, un brazo quebrado y un corte profundo por debajo de la rodilla. Fue declarado fuera de peligro sólo algunos días después. Pero está vivo y no sufrió daños irreparables: el monocasco de la 333 SP quedó destruido, pero el cuerpo central permaneció intacto y protegió al piloto como una coraza invencible. Imaginen lo que habría pasado en un auto de ruta, incluso el más robusto, si lo hubiese chocado otro auto a 200 Km/h...





robusta caja transversal de 5 marchas, con comando mecánico de tipo secuencial.

La primera unidad producida fue asignada a Gianpiero Moretti, como premio por su "fe". Una elección feliz, porque su larga experiencia será preciosa para eliminar los defectos de "juventud" y acelerar la puesta a punto.

De cualquier manera, una serie de pequeños problemas retrasa el debut del auto en carrera, que se realiza sólo a mediados de la temporada 1994.

Las dotes de la 333 SP se ven plenamente entre finales de 1994 y 1996, y cosecha numerosos éxitos, entre los cuales sobresale la brillante victoria en las 12 Horas de Sebring, en marzo de 1995.

Arriba, la suspensión trasera, cuyo diseño recuerda el de las monoplazas de Fórmula 1.

FERRARI RECUPERA LOS TITULOS DE LA CATEGORIA

La 333 SP conquista en el mismo 1995 el título de Constructores para la Casa de Maranello, y el de Pilotos con el español Fermín Vélez, que corre con los colores del Team Scandia (propiedad del millonario Andy Evans, que en numerosas ocasiones conduce personalmente el auto en carrera).

El resultado más importante para los apasionados, sin embargo, es otro: este auto logró llevar de vuelta al volante de una Ferrari a Michele Alboreto, uno de los pilotos que más contribuyeron para mantener vivo el Mito de Maranello en los últimos años, sin recibir a cambio las satisfacciones que merecía.

Ante la 333 SP, Alboreto tuvo un momento de duda; pero sólo un momento, y luego aceptó: porque la del Cavallino Rampante es una fiebre que, cuando te atrapa, no te suelta nunca más.

El alerón tiene dimensiones generosas y puede regularse.

212 Export, emociones al volante

1951: nace una GT, spider y berlinetta, con el motor derivado directamente de las Sport, montado sobre un chasis de paso corto. A menudo será utilizada en carrera por muchos pilotos privados.

Si hay una Ferrari que representa el arquetipo de la Gran Turismo de los años Cincuenta, es la 212 Export. En pocas palabras, se la podría definir como una Sport camuflada de GT. Pero la realidad es un poco más compleja.

CORRE LAS MIL MILLAS Y LAS 24 HORAS DE LE MANS

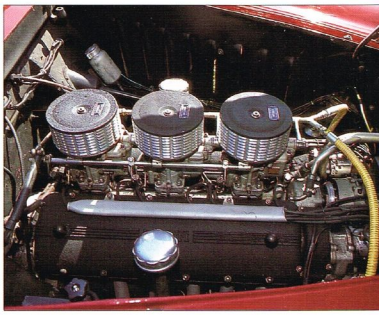
Con la colaboración de carroceros externos, al comienzo de los años Cincuenta la Ferrari inicia la producción de algunos modelos destinados a la comercialización y no a la competición. Pero, en esa época, la distancia que separa una Ferrari de ruta de una de carrera es mínima: sólo a partir de la 212 Inter la distinción se volverá más neta. Así, de las dieciocho 212 Export producidas, muchas tuvieron una carrera deportiva. El nombre de la Export aparece en las clasificaciones de todas las carreras importantes de la temporada 1951: de las Mil Millas a la Copa de Toscana, de las 24 Horas de Le Mans al Tour de France, del Giro de Sicilia a la Copa Intereuropea de Monza, hasta la Carrera Panamericana. Además de los hermanos Marzotto, corrió con ella un largo elenco de caballeros-pilotos, en suéter y corbata, como se usaba entonces: de Gastone Gerini a Bruno Moroni y a Henry Schell. También la manejó Phil Hill en la Carrera Panamericana de 1952, un auto adquirido por Luigi Chinetti.

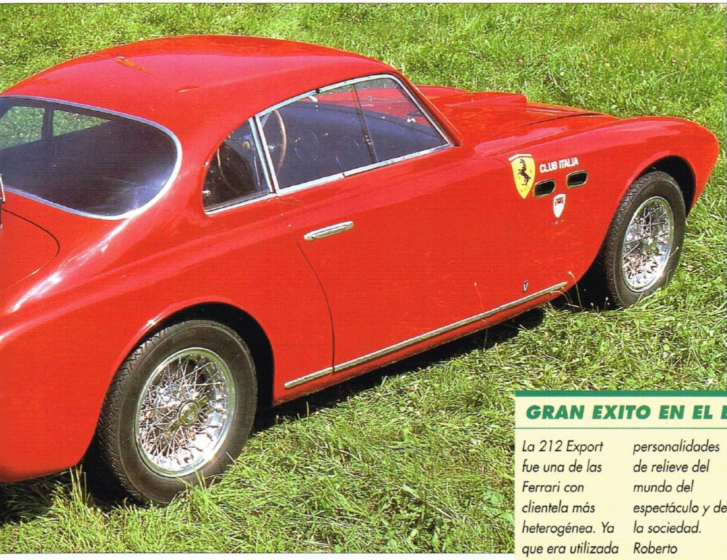
La linea de la 212 Export Vignale es suave y sinuosa.

Sin paragolpes, levemente bajada, la 212 Export se presenta así en la versión carrera.

LAS PRIMERAS UNIDADES SON PARA CORRER

Los primeros autochasis producidos fueron empleados en las competiciones, porque el producto era reciente y competitivo, y al comienzo fueron privilegiados los clientes pilotos. Pero en ruta la 212 Export asombra realmente: manejarla es emocionante, gracias al motor V12 directamente derivado de los autos Sport que la precedieron. Dispone de 170 caballos y permite alcanzar una velocidad de 200 kilómetros horarios: meta prohibida para la mayor parte de los autos de producción de la época.





El habitáculo es típico del período: grandes instrumentos redondos y volante de aluminio con aro de madera.

GRAN EXITO EN EL EXTERIOR

La 212 Export fue una de las Ferrari con clientela más heterogénea. Ya que era utilizada también en las competiciones, muchos de sus clientes eran pilotos; pero no faltaban las personalidades de relieve del mundo del espectáculo y de la sociedad. Roberto Rossellini, por ejemplo, adquirió uno de los primeros ejemplares, con carrocería spider de Vignale. Los hermanos Marzotto adquirieron cuatro unidades, y no sólo para competir. El embajador portugués en Francia al comienzo de los años Cincuenta compró una 212 Export con carrocería cabriolet de Vignale. También Luigi Chinetti y Froilán González compraron unas 212 Export para utilizarlas en competencias.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 68 x 58,8 mm, cilindrada 2962,51 cm³, compresión 8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 32 DCF o 36 DCF
Potencia:	170 CV a 6500 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio, berlinetta y convertible, 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero con sección elíptica
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables y elástico transversal inferior; tras. puente rígido con elásticos dobles por cada rueda
Frenos:	tambores
Llantas:	de 15 pulgadas
Paso:	2,25 metros
Ejes:	del. 1,270 m; tras. 1,250 m
Peso:	1000 kilos
Tanque:	100 litros
Velocidad máxima:	cerca de 200 Km/h
Unidades producidas:	18

La rueda de auxilio está ubicada en el interior del habitáculo, detrás de los asientos delanteros.

También el chasis de la 212 Export está en el más alto nivel.

CHASIS CORTO PARA GANAR EN LA MONTAÑA

El chasis es de paso corto, para mejorar la maniobrabilidad y aumentar la agilidad en los trazados más tortuosos (por ejemplo, las rutas de montaña en las cuales se desarrollaban muchas carreras de la época), con caños tubulares de sección elíptica. El puente trasero es rígido, pero con un doble elástico en cada rueda, mientras que adelante las suspensiones son independientes. Eso se traduce en un buen control del auto aun sobre asfaltos irregulares. Las carrocerías de las 212 Export son todas diferentes y todas hermosas. Las firman Vignale, Ghia, Touring y Michelotti. En esos tiempos se construía sobre la base de las preferencias de los clientes. Había quienes pedían una spider esencial, sin paragolpes y con la línea que recordara las Ferrari Sport, como le pidió Roberto Rossellini a Vignale. Pero había quien pedía una falsa berlinetta de competición, como la especial y con una parrilla inconfundible, diseñada por Michelotti y construida por Vignale.

LA PRODUCCION TERMINA EN 1953 CON 18 UNIDADES

En 1953 termina la producción de los autochasis de la 212 Export: ya es hora de que las Ferrari de ruta tengan un carácter bien definido y distinto de las Ferrari de carrera.

LOS PILOTOS

Ludovico Scarfiotti, la tradición continúa

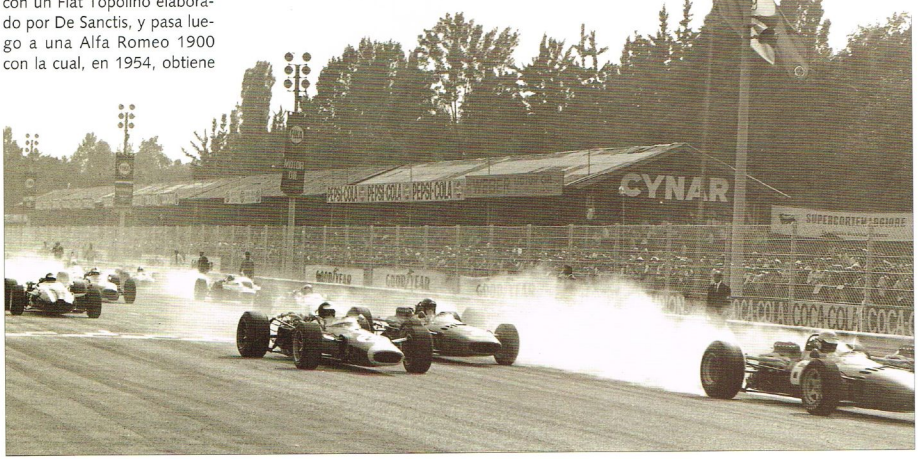
Su abuelo fue presidente de la Fiat; él se distinguió en las carreras. Con los autos del Cavallino ganó las 24 Horas de Le Mans, un GP de Italia y dos Campeonatos Europeos de Montaña.

El automóvil tuvo un papel significativo, desde siempre, en la familia de Ludovico Scarfiotti, apodado "Lulú": su padre, Luigi, había sido un buen piloto amateur, y su abuelo, Ludovico, fue nada menos que uno de los fundadores y el primer presidente de la Fiat.

DE TURIN, DEBUTA CON UN FIAT TOPOLINO

Nacido en Turín el 18 de octubre de 1933, "Lulú" debuta con un Fiat Topolino elaborado por De Sanctis, y pasa luego a una Alfa Romeo 1900 con la cual, en 1954, obtiene su primera victoria absoluta, en la trepada San Benedetto del Tronto-Acquaviva Picena. En 1956 se impone con un Fiat 1100 TV en una de las clases más peleadas de las Mil Millas, mientras que con un Fiat 8V es segundo en la Copa San Marino. Con este auto conquista, en 1957, el título italiano y el Trofeo de la Montaña de la clase GT 2000, victorias que repite en 1958 en la clase Sport 1100, adjudicándose con un pequeño Osca doce éxitos en catorce participaciones.

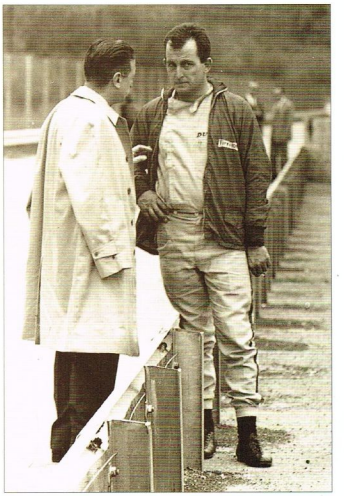
Con Osca corre también en 1959 y gana la Copa de la Consuma, la Compiano-Vetto d'Enza y la Copa Asiago, llamando la atención de Ferrari, que en 1960 lo hace competir con sus Sport (su mejor resultado, el cuarto puesto en la Targa Florio, con Mairesse y Cabianca). En 1961, otra vez con Osca,



GP de Italia 1966: las dos Ferrari de Parkes y Scarfiotti al frente.

LA CARRERA DE LUDOVICO SCARFIOTTI

Ludovico Scarfiotti (Turín, 18 de octubre de 1933 - Bertchesgaden, Alemania, 8 de junio de 1968) participó entre 1963 y 1968 en 10 GP del Mundial F1 (6 con Ferrari, 3 con Cooper y 1 con Eagle) obteniendo 1 victoria (GP de Italia 1966), 2 cuartos y 1 sexto puestos, más una vuelta rápida. Ganó también el GP de Siracusa 1967 (no titulado), ex aequo con Mike Parkes. Más numerosos fueron sus éxitos con autos GT y Sport, entre los cuales sobresalen dos títulos europeos de la Montaña (1962 y 1965), 2 campeonatos italianos de velocidad y dos Trofeos de la Montaña (1957 y 1958). Sus mayores victorias fueron la Copa de la Consuma, Compiano-Vetto d'Enza, Copa Asiago (1959), Copa Maifredi, Fornovo-Monte Cassio, Trento-Bondone, Friburgo-Schauinsland (1962), 12 Horas de Sebring, Targa Florio y 24 Horas de Le Mans (1963); 1000 Km de Nürburgring (1964 y 1965), Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Ollon-Villars (1965), 1000 Km de Spa (1966).



se afirma en el Premio Campagnano y en la Pontedecimo-Giovi. En 1962, la Ferrari decide participar en el Campeonato Europeo de la Montaña y le confía, a través de la Escudería Sant Ambroeus, una 196 SP con un V6 Dino de 1900 cm³. Ludovico domina la Fornovo-Monte Cassio, la Trento-Bondone y la Friburgo-Schauinsland, y el título europeo es suyo.

GP de Italia 1966: Scarfiotti está primero con la F1 312.

EN 1963 FINALMENTE CORRE CON FERRARI

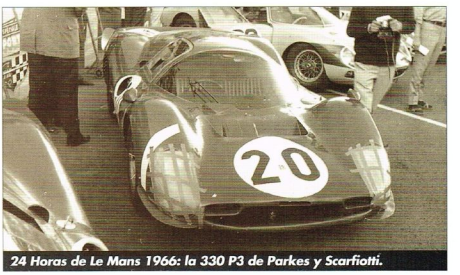
Después de esta brillante temporada (en la que gana también la Copa Maifredi, en el Circuito del Garda, con un Abarth 1000), finalmente la Ferrari lo contrata y es ampliamente compensada por eso: el año 1963 ve a Scarfiotti adjudicarse las 12 Horas de Sebring (con Surtees), la Targa Florio (con Mairesse) y las 24 Horas de Le Mans con Lorenzo Bandini: ésta, por muchos años, será la última victoria de una tripulación italiana con un auto italiano –la 250 P– en la "clasiquísima" francesa. Ferrari queda impresionado por la performance de Scarfiotti y lo hace debutar en F1, reemplazando al accidentado Mairesse, en el GP de Holanda, donde llega sexto. Lamentablemente, en Reims, en las pruebas del GP de Francia, Scarfiotti sale de pista, se lastima las piernas y debe suspender por varios meses.

Ludovico Scarfiotti y Eugenio Dragoni en Imola en 1966.

Módena 1955: Ludovico Scarfiotti en pruebas con la Dino 206.

CON VACCARELLA Y SURTEES ES REY EN NÜRBURGRING

Vuelve en 1964, ganando el trofeo Bettoja y (con Vaccarella) los 1000 Km de Nürburgring, carrera en la cual triunfa también en 1965, con Surtees.



24 Horas de Le Mans 1966: la 330 P3 de Parkes y Scarfiotti.

LOS PILOTOS

Edoardo Lualdi Gabardi, 25 años de desafíos

Corría por hobby, pero ganó muchísimas carreras para la Casa del Cavallino Rampante en los años Cincuenta y Sesenta.

El de Edoardo Lualdi Gabardi es un caso realmente muy singular. Amateur en el sentido más puro del término, compitió por casi un cuarto de siglo obteniendo un número increíble de triunfos, en su gran mayoría al volante de autos Ferrari.

Un primer plano de Edoardo Lualdi Gabardi. Abajo, corriendo una Ferrari 212 en 1971.

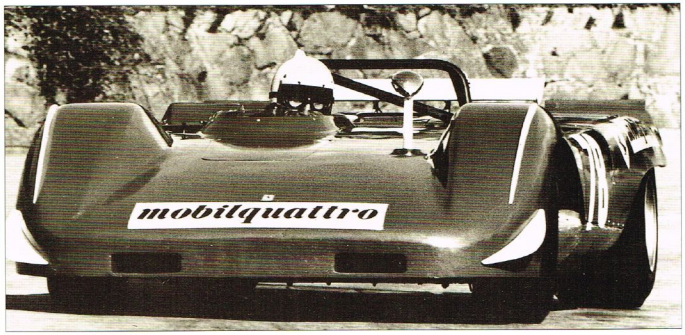
NACE EN LA PROVINCIA DE VARESE, DEBUTA EN LAS MIL MILLAS

Nacido en Busto Arsizio, en la provincia de Varese, el 13 de mayo de 1931, debuta en 1950 en el más clásico estilo de la época, es decir participando en las Mil Millas y alternándose con un amigo (Ranzini) al volante de un Fiat Topolino.

Los dos cumplen el recorrido en 20 horas 10' 51" 8 y se clasifican en el 40° lugar (sobre 75 llegados de los 116 que largaron en la clase 750 Turismo) y en el 160° puesto absoluto. Un inicio alentador.

Algunos meses más tarde, el joven lombardo participa en otra famosa carrera de ruta, la Copa de Oro de los Dolomitas, esta vez en pareja con Zanetti pero siempre con el Topolino, conquistando la victoria de su clase. Se convence de sus cualidades y tratará de afinarlas para apuntar a metas más elevadas.

En 1953 adquiere una Ferrari 166 MM y aprende a domi-



Esta temporada lo ve dominar nuevamente el Europeo de la Montaña y vencer a Porsche, con la Dino 206 P, gracias a cuatro éxitos (Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Friburgo-Schauinsland, Ollon-Villars).

En 1966 se impone con Parkes en los 1000 Km de Spa, luego vuelve a la Fórmula 1 y obtiene una memorable victoria en el GP de Italia. En 1967 atraviesa la meta del GP de Si-

Primer plano de Ludovico Scarfiotti.

racusa en la primera posición, *ex aequo* con Mike Parkes (en recuerdo de Lorenzo Bandini, fallecido pocos días antes en Mónaco), es segundo en Daytona, en los 1000 Km de Monza y en Le Mans, pero a mediados de la temporada deja la Ferrari. Corre con Eagle y con Cooper en F1, con Porsche en las Sport. El 8 de junio de 1968, en las pruebas de la trepada de Rossfeld, en Alemania, con un 909 de la Casa de Stuttgart, sale de ruta al final de una corta recta, es expulsado del habitáculo y termina contra unos árboles, muriendo poco después.

narla con seguridad. En 1954 se impone en la Copa Vi-Va en Monza: es su primer éxito absoluto, el primero de una serie interminable. Con una 250 GT gana el Trofeo de la Montaña (categoría Gran Turismo, clase más de 2000 cm³) en 1956, imponiéndose en cuatro trepadas: Trapani-Monte Erice, Fasano-Selva, Trento-Bondone y Copa San Marino. Repite en 1957, adjudicándose la Bolonia-San Luca, la Trapani-Monte Erice y la Copa del Cimino, y gana también en circuito (Copa Lombardia y Copa Carri en Monza; Copa Escudería Arena en Módena). Conquista otra victoria con Ferrari en 1958 (Copa Sant Ambroeus en Monza) y con un Osca (Predappio-Rocca delle Caminate, que vuelve a ganar, otra vez con Osca, en 1959, junto a la Aosta-Pila).

CON LA FERRARI 212 ES CAMPEON DE LA MONTAÑA

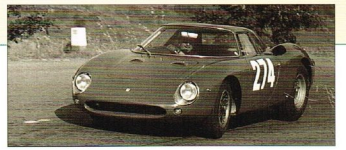
En 1960, con una 250 GT paso corto, es campeón italiano de velocidad, categoría Gran Turismo, clase más de 2500 cm³, y en 1965 reitera su triunfo en la Copa Sant Ambroeus, la Trieste-Opicina, la Cuneo-Colle della Maddalena, el trofeo Lumezzane y la Alghero-Scala Piccada. De 1962 a 1966 pasa de una 196 SP a dos 250 GTO, a una 250 LM y colecciona con regularidad impresionante treinta y siete victorias en otras tantas trepadas y carreras en circuito, sin preocuparse demasiado por sumar puntos para la tabla de los campeonatos. Cambia de idea en 1967 cuando, con una Dino 206 S, además de ganar once carreras, conquista el título tricolor de la categoría Sport-Prototipos. Otras siete victorias en 1968, y luego por algún tiempo su actividad disminuye. Logra dos éxitos en 1969 y uno en 1970, con Abarth, luego vuelve al volante de una Ferrari (una 212 E) en 1971 y, gracias a otras cuatro victorias, vuelve a ganar el trofeo de la Montaña, categoría Sport-Prototipos.

LA ULTIMA VICTORIA ES DE 1972

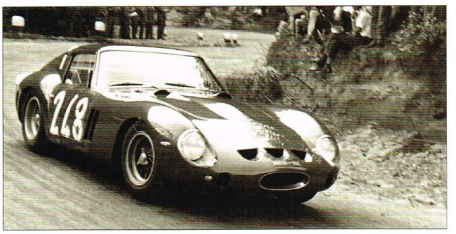
La última victoria de Edoardo Lualdi Gabardi es de 1972, en la Copa Asquer, al volante de un Osella. Después de esto, vuelve a ocuparse, tiempo completo, de sus intereses, ligados a la industria textil (en particular al comercio de telas), y a mirar hacia su considerable pasado sin jactancia y sin demasiada nostalgia.

LA CARRERA DE EDOARDO LUALDI GABARDI

Edoardo Lualdi Gabardi (Busto Arsizio, Varese, 13 de mayo de 1931) fue un caballero piloto en actividad entre 1950 y 1972. Posee una trayectoria imponente, que incluye en primer lugar tres títulos de Campeón Italiano de Velocidad (1960, 1961, 1967) y otros tantos Trofeos de la Montaña (1956, 1957, 1971). Además de una innumerable cantidad de éxitos de clase, conquistó 83 victorias absolutas, 76 de ellas al volante de vehículos Ferrari, 3 con Osca, 3 con Abarth y 1 con Osella. Entre las carreras que ganó (algunas repetidamente), figuran las más clásicas trepadas, de la Trento-Bondone a la Trieste-Opicina, de la Copa de la Consuma a la Pontedecimo-Giovi, de la Catania-Etna a la Fornovo-Monte Cassio y muchas más. Completa su historial una decena de victorias que el piloto de Varese obtuvo en los circuitos de Monza, Módena y Vallelunga.



Abajo, Lualdi Gabardi con una Ferrari Sport dos litros en 1963.



A la derecha, en 1965 con la 250 LM. Abajo, con la GTO en 1962.

LA FABRICA

Ensamblaje de motores

Tecnología de avanzada y cuidado artesanal en la sección donde nacen los motores de 8 y 12 cilindros.

Ultimos retoques para el motor de una F355.

Todo pasa en pocos metros cuadrados, en dos líneas de montaje, una para los motores 12 cilindros y la otra para los 8 cilindros. Las líneas corren alrededor de un riel, a lo largo del cual, metro a metro, tuerca a tuerca, toman vida los motores más famosos del mundo. No son sólo potentes, sino también tecnológicamente avanzados: el ocho cilindros de la F355 brinda 109 CV/litro, un valor entre los más altos del mundo entre propulsores de serie.

Control del tiro de una tuerca.

Dos mecánicos ensamblan un motor de 12 cilindros.

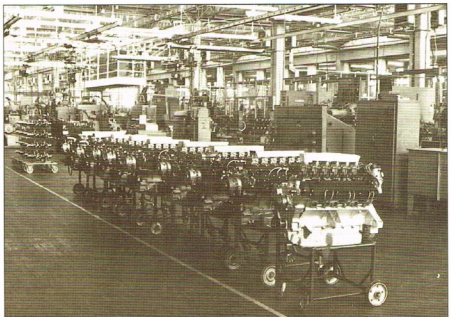
EN LA SECCION ENSAMBLAJE TRABAJAN 33 PERSONAS

Actualmente, las bielas son de titanio, las válvulas son cinco por cilindro, y existen tensores hidráulicos, dimensiones reducidas, tapas y blocks de aleación liviana de aluminio.

El ensamblaje de un motor comienza con las piezas que llegan de las secciones de producción de Ferrari y de proveedores externos: árboles de levas, pistones, bielas, cigüeñales. Los árboles de levas y los cigüeñales llegan desde afuera en bruto y son terminados en la Ferrari. Un motivo de orgullo para la fábrica es la nitruración de las levas, una tecnología refinada reservada a pocos constructores en el mundo. Las particularidades de la Sección Ensamblaje de motores de la Ferrari no terminan aquí. Para ajustar las tuercas sobre los tornillos de los árboles de levas, de las bielas, de la tapa y para la afinación del 12 cilindros en V de la 456 GT se utiliza la computadora. La afinación del V12, en especial, es una operación que manualmente requeriría mucho tiempo y trabajo, mientras que con el ordenador electrónico basta con un técnico y pocos instantes. En el futuro, lo emplearán también el ocho cilindros y el 12 boxer.

LA CARBURACION SE HACE EN SALA DE PRUEBA

Como en la línea de montaje, cada motor tiene una ficha con sus datos característicos, que lo acompañará en todas las fases de la producción hasta el armado sobre el auto. El recorrido de un motor Ferrari, una vez terminado el



Maranello, 1970. Una serie de 12 cilindros en V, en espera de ser montada sobre las Ferrari.

ensamblaje, continúa con la prueba de carga de aceite, que sirve para controlar la tenida de las juntas, con la prueba del dinanómetro en banco y con las operaciones de revisión, durante las cuales se verifica el ajuste de tuercas y tuberías. La afinación del sistema de inyección actualmente se hace en una sala de pruebas con aparatos electrónicos, y es retocada cuando el motor está armado sobre el auto, con sus centrales, durante y después de las pruebas en ruta.

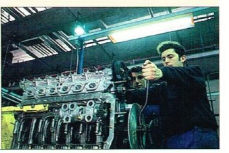
PARA LOS 12 CILINDROS, LOS OBREROS MAS EXPERTOS

Como en la línea de montaje, también en la sección ensamblaje de motores existe una división de méritos entre los obreros que trabajan en la línea de los 8 cilindros y aquellos que se ocupan de los V12 y boxer. Los más expertos y capaces trabajan con los motores de 456 GT y F512 M. A diferencia de los V8 de la F355, cada obrero se encarga del motor desde el inicio hasta el final, desde que es un conjunto de piezas por ensamblar hasta que se convierte en el corazón de una Ferrari. Unos 5 o 7 años atrás, sobre el block estaban grabadas las iniciales del nombre del mecánico. En cambio, en la línea de los 8 cilindros un obrero, actualmente, trabaja sólo en su estación.

En la sección nacen también motores especiales, como para la F50, la F355 Challenge o, anteriormente, para la 333 SP.

TRECE MOTORES PRODUCIDOS POR DIA

El trabajo comienza a las 8.00 y termina a las 17.00, con una pausa de una hora entre las 12.00 y las 13.00. El tiempo necesario para ensamblar un motor 12 cilindros para la 456 GT o para la F512 M es de 18 horas. En cambio, para los propulsores de la F355, número de proyecto F129, son necesarias de 14 a 16 horas. Cada día, entonces, en Ferrari se producen de 13 a 13,5 motores: unos 9,5 son V8 y cuatro son 12 cilindros. La proporción entre V12 y 12 boxer está a favor del segundo.



MODELISMO

Las Ferrari Protar

La empresa fundada por Tarquinio Provini dedicó varias reproducciones a los autos del Cavallino. Actualmente ofrece modelos tanto de plástico, escala 1/12, como de metal, escala 1/24.

Un diorama de Protar que reproduce los boxes de un gran premio de Fórmula 1.

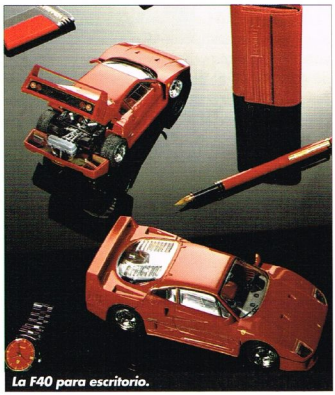
Tarquinio Provini, celebrado campeón motociclístico de los años Cincuenta, al final de su brillante carrera deportiva comenzó a dedicarse a la reproducción de motocicletas en escala reducida. Con la marca elegida, Protar (las primeras letras de su apellido y nombre), Provini ganó bastante fama en el sector de las dos ruedas en miniatura, antes de pasar, en 1972, a las monoplazas de Fórmula 1 en gran escala, propuestas en kit de montaje.

LA AVENTURA COMIENZA EN EL LEJANO 1972

Comenzó en 1972, con una 312 B2 (el auto de 1971) en escala 1/12, un mega modelo (para esos tiempos) dotado de motor y caja con engranajes (con más de 50 piezas), dirección a cremallera y piñón que funcionaban, al igual que las suspensiones, las rótulas y el diferencial.

Posteriormente, llegó el turno de la 312 T –campeón del mundo con Niki Lauda–, para pasar luego a la 312 T2 de 1976 y a la 312 T3 de 1978. En 1979 fue propuesto el primer kit de metal de Protar: reproducía la 312 T4, mundial con Jody Scheckter. Era doce veces más pequeña que el original y satisfacía los pedidos de los coleccionistas que preferían modelos más pesados y, por eso, también más robustos.

Los modelos Protar de las monoplazas F1 de Alesi y Berger.



La F40 para escritorio.

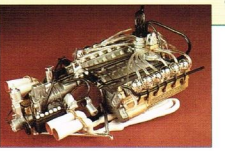
MUCHAS MONOPLAZAS DE LA 312 A LA 126

En 1980 volvió a las fuentes, con la 312 T4 de plástico, y siguió con la primera monoplaza turbo de la era moderna, la 126 C2 de 1982, seguida, el año siguiente, por la desafortunada 312 T5, la única Ferrari que sufrió la deshonra de no superar las pruebas de clasificación (Scheckter, GP de Canadá 1980).

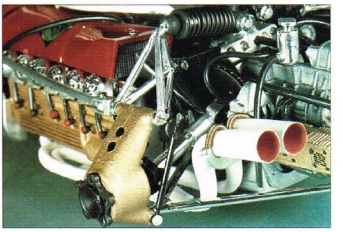
En 1984, finalmente, apareció la versión metálica de la 126 C2, y luego vino un kit que marcó un hito para la empresa de Bolonia: el paso a las medidas más compactas de la escala 1/24. El tema elegido fue la 126 C2. De 1984 a nuestros días, el único modelo en escala 1/12 fue la F40 (que apareció en 1989), mientras que el surtido ofrecido por Protar se extendió desde los Fórmula 1 modernos (156/85, F1/87, F1/88, 640, 641, 412 T2) a los autos históricos, evidentemente en coincidencia con el boom especulativo con respecto a las "rojas" del pasado. El kit de plástico de la 250 GTO Competición (Guichet-Noblet, 24 Horas de Le Mans 1962, N° 19) apareció en 1986, para ser seguido, al año

LOS MOTORES

Están a la venta, en forma individual, los motores turbo de la F40 (8 cilindros) y el V6 a 120° de 1496 centímetros cúbicos sobrealimentado por dos turbinas KKK de la monoplaza 126 C2. Para quien quiera probar la mecánica en su estado más puro, y obtener un objeto para escritorio absolutamente singular, al razonable precio de 20 dólares.



Un motor Ferrari 12 cilindros reproducido por Protar.



LA DIRECCION

La Protar se encuentra en via Fucini 1, 40033 Casalecchio di Reno (Bolonia). Teléfono 0039-051-575492; fax 0039-051-575359.

siguiente, por la versión en metal. Siempre en 1987, llegó la GTO de ruta, seguida doce meses más tarde por otra versión de competición, la conducida por el coleccionista romano Fabrizio Violati.

TODOS LOS MODELOS EN TODAS LAS ESCALAS

En 1991, dos años después de la F40 en escala 1/24, apareció la Sport 512 S de 1970, caracterizada por los números de carrera de las 24 Horas de Le Mans.

La característica peculiar de los modelos Protar es poderse abrir: la carrocería puede ser removida. Esto permite ver las partes mecánicas normalmente escondidas por la carrocería, y estimula a quienes arman estos kits para realizar detalles suplementarios que gratifican enormemente al modelista más experto, aunque los kits de montaje de Protar nacen ya muy ricos en detalles. Hay que notar que todos los modelos en escala 1/12 y 1/24 están actualmente disponibles, y por eso el coleccionista que desee comenzar una serie temática podrá encontrarlos sin dificultad en los negocios especializados. Por otra parte, esto implica también que el valor histórico, por ahora, se limita al valor del kit nuevo. Es decir, 70 dólares para los kits de plástico en escala 1/12, el doble para los de metal y cerca de 25 dólares para los kits en escala 1/24.

La Ferrari 312 B2 en escala 1/12 Protar.

Arriba, un primer plano del motor Ferrari firmado Protar.

LAS PROTAR DE COLECCION

Decididamente raras, producidas por poco tiempo en 1991/92, las reproducciones en escala 1/43 de la Ferrari Mondial Cabriolet venían en kit o armadas. En este último caso, los colores disponibles eran dos: rojo y negro. La empresa de Bolonia realizó también un kit de la aguerrida F40, en escala 1/43, en 1990, y un modelo de resina, armado, de la monoplaza 412 T2 de Jean Alesi en escala 1/12, destinado a pocos directivos de Ferrari. Algunos ejemplares luego fueron distribuidos por Mini Miniera a los negocios de modelismo: en este caso, el modelo del auto de Jean Alesi estaba contenido en un diorama de la empresa Microworld.

1994 F355 BERLINETTA - GTS: EL FONDO ES PLANO

Evolución en clave deportiva de la 348, con carrocería más agresiva pero siempre muy elegante y motor de 5 válvulas por cilindro. La aerodinámica ve la introducción del fondo plano, que con las llantas de 18 pulgadas y la nueva geometría de las suspensiones (con control electrónico), mejora la estabilidad a alta velocidad. La caja tiene 6 marchas, la dirección es asistida y, como opcional, están las butacas racing. En 1995 debuta la spider.

Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 77 mm, 3496 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch Motronic 2.7
Potencia:	380 CV a 8250 rpm

Chasis:	monocasco portante de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1350 kilos
Velocidad máxima:	295 Km/h

1995 F1 412 T2: OTRA VEZ UN V12 DE TRES LITROS

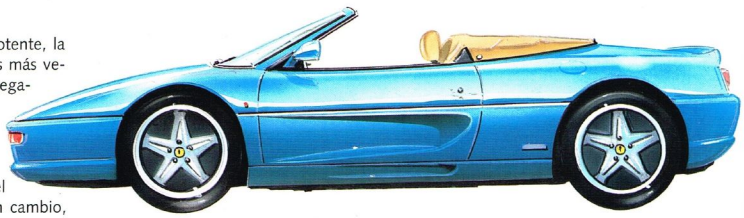
Se vuelve –por un nuevo cambio de reglamento– a los motores 3 litros y la Ferrari presenta la última edición de su V12, reducido en las medidas y en la potencia (600 CV) y ubicado 10 cm más cerca del centro de la monoplaza. La aerodinámica es de tipo tradicional, luego de los fracasos anteriores, y el embrague va ubicado en el volante para permitir que los pilotos frenen con el pie izquierdo. La 412 T2 gana con Jean Alesi el Gran Premio de Canadá, en Montreal.

Motor:	12 cilindros en V a 75°, trasero, 2997,343 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 12,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección, conductos de geometría variable
Potencia:	700 CV a 17.000 rpm

Chasis:	monocasco de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA semiautomática
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1995 F355 SPIDER: PEGADA AL ASFALTO

Elegante, agresiva y muy potente, la heredera de la 348 Spider es más veloz, más confortable y más pegada al asfalto que el modelo que sustituye. La principal novedad está dada por la capota que se levanta eléctricamente, mientras que el doble airbag es de serie. En cambio, no tiene butacas deportivas. El peso, a pesar de los numerosos refuerzos estructurales, se mantiene milagrosamente sin cambio con respecto a las F355 Berlinetta y GTS.



Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 77 mm, 3496 cm², monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch Motronic 2.7
Potencia:	380 CV a 8250 rpm

Chasis:	monocasco portante de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1350 kilos
Velocidad máxima:	295 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michael Schumacher con la Ferrari F310 en el Gran Premio de San Marino 1996: se clasificará segundo.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 1998, todo sobre
la monoplaza del Cavallino

456 M GT,
un clásico que se renueva

Los TIR de Fórmula 1
de la Escudería Ferrari

Modelismo,
las Ferrari Mebetoys y Politoys